

székhelyei és számozása: 1. Budapest, 2. Salgótarján, 3. Miskolc, 4. Eger, 5. Nyíregyháza, 6. Debrecen, 7. Szolnok, 8. Békéscsaba, 9. Kecskemét, 10. Szeged, 11. Szekszárd, 12. Pécs, 13. Kaposvár, 14. Székesfehérvár, 15. Veszprém, 16. Zalaegerszeg, 17. Szombathely, 18. Tatabánya, 19. Győr, 20. MÁVAUT Budapest.

- ¹⁴ A közületi gépjárművek üzemeltetésével kapcsolatos szabályokat, rendeleteket az 1973-ban megjelent Gépjármű ügyintézők kézikönyve 439 oldalon tartalmazza, a 3 év múlva megjelent 2. kiadás terjedelme már 893 oldal.
- ¹⁵ A székesfehérvári repülőgép-javítóból 1954-ben alakult Általános Mechanikai Gépgyár autóbusz-felépítmények előállításával kezdett foglalkozni. Az első autóbuszok Csepel D350 típusú teherautóalvázra épültek. A plató helyére dobozserű, zárt kocsiszerényt szereltek fapados ülésekkel. Ezekkel az autóbuszokkal szállították a bányászokat a munkahelyükre, de iskolabuszként és vegyes járatú szerelvényként is közleked-

tették. A fapados ülésekről nevezte el a köznyelv ezeket az autóbuszokat „fakarusz”-nak. Hasonló felépítménnyel szerelő- és műhelykocsikat is építettek. Saját fejlesztésű autóbuszait azért nem tudták legyártani, mert a gyárat 1963-ban átvette az IKARUS, és saját típusának gyártására állította át.

Felhasznált irodalom

- VERŐ GÁBOR (főszerk.): *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949.)* KÖZDOK, 1981.
- TAPOLCZAI KÁLMÁN: 20 éves a közhasználatú állami autóközlekedési. *Közlekedési Közöny*, 1969/27. sz.
- 25 éves a VOLÁN autóközlekedés. A Volán Tröszt kiadványa. 1974.
- Camion História. 25 éves a Hungarocamion.* (1966–1991). A Hungarocamion kiadványa.
- A szerző saját gyűjteménye.

PUSZTAI JÁNOS

Hetven éve alakult a Délvidéki Aero Club Szegeden

A Délmagyarország című napilap 1930 elején adta hírül, hogy „sportrepülő klubot alakított a szegedi egyetem ifjúsága” A felsőoktatási intézmények ifjúsági egyesületeinek elnökei január 15-i ülésükön elhatározták egy közös repülő szervezet létrehozását. A majdani egyesület előkészítő bizottsági elnökéül dr. Vinczi Károly egyetemi titkárt választották. Az alakuló ülés időpontját január 21-re tűzték ki. Az alapítani szándékolt szervezetnek a Sportrepülő Egyesülete nevet tervezték adni. A város vezető elitje – az ifjúság tervében látva a kitűzött célnál sokkal szélesebb spektrumon mozgó lehetőségeit, – magához ragadta a kezdeményezést. A városatyák felismerése

messzebbre mutatott annál, amit az egyetemi önkormányzat – szerény lehetőségeivel – finanszírozni képes.

A januári újsághír után polgári mozgalmat indítottak Szegeden egyrészt a helyi, a lakossági szimpátia felmérésére, másrészt – kapcsolataik révén – az országos hatáskörű szervek támogatásának elnyeréséért a klub létrehozása érdekében. Nyilvánvalóan a nagyobb szabású terv hosszabb előkészítést igényelt, ezért a január 21-re kitűzött alakuló közgyűlést el kellett napolni.

A város virilistái világosan látták, – a kor technikai lehetőségének szintjén – hogy a repülőtér fontos gócpont lehet a nyugat-keleti, a Balkánra és az Indiába irányuló

légit forgalom útvonalán. Ezek nem légből kapott ideák, hanem a város katonai repülőtérének tizenöt éves tapasztalatából merített tényekre alapultak. Mindez egyértelmű megvilágítást kapott az 1930. április 9-re összehívott előkészítő ülésen, ahol dr. Aigner Károly városi főispán mondott beszédet. Az, hogy Szegedet, – a már említett cél szempontjából, – „Európa egyik legalkalmasabb légikikötőjének” tartották, nem homályosította el az alapvető célt. A sportrepülő egyesület (és repülőtér) létrehívásával nemcsak kizárólagos városi érdeket kívántak szolgálni, hanem a „délvidék városaiban, a repülés érdekében propagandát kifejteni, repülőversenyeket rendezni és az ifjú generációval a repülést megkedveltetni.”

Az alakuló ülést szervező bizottság elnöke dr. Aigner Károly főispán volt, ő vezette a városháza bizottsági termében a közgyűlést előkészítő értekezletet 1930. április 9-én. Megnyitójában a nagyszámú megjelent között köszönthette Bethlenfaly Pál Andort a Magyar Aero Szövetség alelnökét.

Az elnök felkérésére dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanár ismertette az előkészítő bizottság eddig végzett munkáját, és az alakuló közgyűlésig teendő feladatokat. Itt tett javaslatot az alakuló összejövetel húsvét utáni időpontjára és a jelölő bizottságra. Annak elnökekül dr. Aigner Károly főispánt javasolta, tagoknak dr. Bodnár Béla egyetemi tanársegédet, Endrey Béla hódmezővásárhelyi polgármester helyettesét, Hány László őrnagyot, a katonai repülőtér parancsnokát, valamint helyettesét, Schwager János századost, majd dr. Varga Zsigmond MEF-HOSZ¹ vezetőt, dr. Vinczy Károly egyetemi titkárt és az előterjesztő professzor önmagával egészítette ki a választásra előterjesztendők névsorát.

Eleve elrendelés az, hogy a jelölő bizottság egyik tagja, még a megválasztása előtt rámutasson a létrehozandó repülőklub vezetőire, olyanokra, „akiket szívesen látna Sze-

ged közönsége”, – hangsúlyozta Kogutowitz professzor. Így – most már a kibővített terveknek megfelelően, – a Délvidéki Aero Klub elnökének dr. Aigner Károly főispánt, társelnöknek Kubinyi Gyula altábornagyot, dr. Somogyi Szilveszter polgármestert, ügyvezető elnöknek pedig önmagát, azaz Kogutowitz Károly professzort indítványozta majdan megválasztani.²

A Délvidéki Aero Klub alakuló gyűlését előkészítő „nagy bizottság” április 11-én, a városházán tartotta ülését. Az értekezleten megjelentek: Vámos Béla tábornok, a szegedi központú 5. vegyes dandár képviselőjében, v. Horváth Gyula tábornok, dr. Somogyi Szilveszter polgármester, Endrei Béla Hódmezővásárhely polgármester helyettese, Szathmáry Tihamér nyugállományú főispán, dr. Lang-Miczky Ernő táblai elnök, dr. Berecz János, dr. Ditrői Gábor, dr. Kerékgyártó Béla, mindhárman egyetemi tanárok. Résztvett még az értekezleten dr. Paraszky Gyula járásbírói elnök, dr. Boross Dezső főügyész, dr. Dósa István főszolgabíró, Sztríha Kálmán és dr. Bogass Béla esperes plébános, dr. Tihanyi Béla gimnáziumi igazgató, dr. Tonelli Sándor kamarai főtitkár, Matkovits Péter miniszteri tanácsos és még sokan mások a város polgári és egyházi elitjéből. A történelmi pillanat 1930. május 17-én köszöntött rá Szeged és környéke repülni vágyó fiataljaira. A remélt érdeklődők számát sokszorosan meghaladó tömeg gyűlt össze a városháza közgyűlési termében.³

Az alakuló közgyűlésre ellátogattak a magyar repülés reprezentásai is. Jelenlétével tisztelte meg a klub alapító értekezletet dr. József Ferenc főherceg, a Magyar Aero Szövetség elnöke, akinek kíséretében volt Farkas Kálmán alelnök, valamint Kara Jenő ügyvezető alelnök is. A Légügyi Hivatalt Bisits Tibor, v. Csicséri Gyula és Szirmay Aladár százados képviselte.

Dr. Aigner Károly elnöki megnyitó be-

szédében az egyesület programjából idézte, „...a klub létrehozásával is nemzeti élni akarásunkat kívánjuk hangsúlyozni.” A Trianon okán, ... – majd folytatva a gondolatot kiemelte, – „Az élethez, az önvédelemhez nekünk is annyi jogunk van, mint a többi nemzetnek.” – továbbá ráutalt, „...ha valaki élni akar, levegőre van szüksége”. Nekünk is „...a levegőt kell meghódítani, nehogy a világversenynben hátra maradjunk.”

Dr. József Ferenc főherceg, majd Kogutowitz professzor hazafias, lelkesítő gondolatokkal buzdították a jelenlévőket. A főherceg gondolatai közül kiemelést érdemel az, hogy „...ma még nincs magyar repülés, ezzel ne is áltassuk magunkat. Repülés csak akkor lesz, ha behozzuk a más nemzetekkel szembeni lemaradásunkat.” Kogutowitz professzor példák sorával egészítette ki a főherceg igazságát akkor, amikor a vélt és valós ellenségeink nyomasztó légifölényét vázolta. Kertelés nélkül ecsetelte azt az iszonyatosan hosszú utat, amelyet rövid idő alatt be kell járnunk ahhoz, hogy méltó ellenfélle lehessünk.

Az ország politikai szándékának kinyilvánítása után azt is bejelentette, hogy a MAeSZ jóvoltából az alakulandó klubnak már három darab Hungária típusú motoros sportrepülőgépe van. Amennyiben a nagyközönség is támogatja a helyiérdekű aviatikát, akkor rövidesen lehetnek repülőgéptaxijai is melyekkel Szegeden és a környező városokban repülőnapokat rendezhetnek. Ezt követően dr. Vinczy Károly ismertette az alapszabály (tervezetet), majd ennek elfogadását követően kimondták a DAeC megalakulását.⁴

A klub első, alapító, választott vezetői a következő városi személyiségek lettek:

- elnök: dr. Aigner Károly városi főispán,
- ügyvezető elnök: dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanár,
- társelnökök: dr. Somogyi Szilveszter

Szeged város polgármestere, dr. vitéz Shvoy Kálmán tábornok, az 5. vegyesdandár parancsnoka, dr. Mecsky Zoltán, dr. Farkas Béla, dr. Feilits Berthold, dr. Burgli Emil és dr. Balka Gyula.

– főtitkár dr. Bodnár Béla, titkár Horváth Péter, a gazda pedig Rácz Antal lett.

Könyvtáros dr. Szécsényi Sándor, pénztárossá Horváth Jánost választották. Az ellenőr posztját v. Vikes Zoltán vállalta. Az ügyészi feladatok ellátására dr. Csermák Ernő kapott bizalmat. A társadalmi vezetésén túl meg kell említeni Csontos Ferenc főhadnagy repülőtér parancsnokot, Holló Lajos őrmester és Kalina László szakaszvezető oktatót, valamint Csiki Lajos főhadnagy, okleveles gépészmérnök-pilótát, a műszakiak vezetőjét, akinek ugyancsak elévülhetetlen érdemei vannak a szegedi sportrepülés motoros ágának pályára állításában. Róluk – méltánytalanul – sehol sem emlékeznek meg a hivatalos jelentések, visszaemlékezések.

Négy hónappal később, szeptember 19-én beszámoló taggyűlést tartott a klub vezetősége. A főtitkár dr. Bodnár Béla ismertette az alakuló értekezlet óta történeteket és a jövőre tervezett feladatokat. Először a közgyűlés záró eredményét tárta a nagyszámú hallgatóság elé, mely szerint a klubnak 20 alapító-, 464 rendes- és 117 pártoló tagja van.

Dr. Ditrői Gábor egyetemi tanár, a klub vezetősége nevében bejelentette, hogy „taggyűjtési akciót” indítanak. A tagszervezés mellett adományokat is elfogadnak egy negyedik gép vásárlására, valamint a saját klub-repülőtér megszerzése ügyében is intézkedéseket tettek. A pilóták – akik az alakuló ülés után szinte azonnal megkezdtek a kiképzést a klub három, ajándékba kapott Hungária típusú gépén, – rövidesen vizgázni fognak. A kiképzés négy hónapja alatt baleset nem történt. A klub mint szervezett erő, nem minden előzmény nélküli. A város-

ban a repülésnek messze visszaható szellemi és 1915-től, – a katonai repülés kezdetétől, – gyakorlati gyökerei is voltak. Az aviatikai érdekcsoportok, különféle tömörülések, iskolai szakosztályok, tanulókörök fogták össze a repülés ügye iránt érdeklődő, kutató, álmodozó elméket, a modell- és repülőgép építéssel kísérletezőket.

A klub létrejöttével nem csupán az a keret teremtmődött meg amely összekapcsolja a szétszórt, egymástól többnyire elszigetelt csoportokat, hanem új értelmet, megfogható távlatot adott tagjai kezébe a repüléssel és a modellezéssel. A klub megalakulásával, a repüléssel kacérkodó, értő és kedvelő lelkes amatőrök, repülési vágygal teli emberek biztos, szakszerűen irányított bázis szervezetre leltek. Ezzel Szegeden is az aviatikának új fejezete kezdődött, a pillanatnyi lehetőségeinél jóval messzebbre mutató tervekkel és kapcsolatokkal, de még a katonai repülőtéren.

Jegyzetek

- ¹ Magyar Egyetemi, Főiskolai Hallgatók Országos Szövetsége.
- ² Mindez erős sugallat, olyan befolyásolás, ami a kor etikai normáival sem csengett együtt. Nyilvánvalóan a feladat hatalmas

volta, intézkedni képes, tudó és akaró személyeket követelt a legfontosabb posztokra. A kijelölt cél biztos elérése érdekében aligha rendelhetek alá egy (talán) nem kellően mérlegelt jelölést, a közgyűlési választás esetlegességi próbájának.

- ³ A polgári kezdeményezésen túl jól szolgált az alapító közgyűlés propagandáját a MAeSz repülőraja, amely a megbeszélés kezdete előtt hosszú ideig körözött a város felett.
- ⁴ Az adatgyűjtés során több forrásanyagban találkoztam a Délvidéki Aero Klub írásmódjának, illetve rövidítésének következtelen alkalmazásával. Leggyakrabban – a klub kiadványai között is – a DAeC és a DAC forma fordult elő. A sajtó anyagban ritkábban, de előfordult a DAK és a DAeK rövidítés is.

Források

Délmagyarország 1930. január 16-i, az április 10-i, az április 12-i, majd a május 8-i, illetve a szeptember 20-i száma.

Megemlékezett még a klub alakításáról a *Szegedi Friss Újság*, a *Szegedi Napló* és a *Szegedi új nemzedék* című napilap május 18–20-i száma, azonban a felhasznált írásoknál bővebb információval nem szolgáltak, csak azok hitelességét megerősítették.

